

SNPPAL

DEPUIS 1983

SYNDICAT NATIONAL DES PILOTES ET PROFESSIONNELS DE L'AVIATION LÉGÈRE

**États généraux du travail aérien en ULM**

**27 mars 2004**

# **Charte professionnelle de l'aviation ultra-légère**

Cette page est intentionnellement laissée blanche.

## Table des matières

Définitions.....	1
Travail aérien.....	1
Activités particulières.....	1
Opérateur de travail aérien en aviation ultra-légère.....	1
Opérateur professionnel en aviation ultra-légère.....	1
Cadre réglementaire.....	2
Cadre technique.....	2
Avantages spécifiques de l'ULM.....	2
Réalités économiques.....	3
Sécurité et dérogations de survol.....	4
Engagements des opérateurs professionnels de l'aviation ultra-légère.....	5
Devoirs des opérateurs.....	5
Réalisation des vols.....	5
Participation à la vie de la collectivité aéronautique.....	6
Engagements déontologiques des instructeurs de l'aviation ultra-légère.....	7

## Avertissements

La présente charte professionnelle de l'aviation ultra-légère, établie dans le cadre des États Généraux du Travail Aérien en ULM du 27 mars 2004 est évolutive et susceptible de faire autant que de besoin, l'objet d'amendements et d'actualisations en fonction de l'évolution de nos activités.

Ce document comporte 12 pages.

Cette page est intentionnellement laissée blanche.

## **Définitions**

### **Travail aérien**

Activités telles que définies par le code de l'aviation civile art. R. 421-1.3° : toute opération aérienne rémunérée qui utilise un aéronef à d'autres fins que le transport aérien ou les essais et réceptions. Il comprend notamment l'instruction aérienne, les vols de démonstration ou de propagande, la photographie, le parachutage, la publicité et les opérations agricoles aériennes.

### **Activités particulières**

Activités telles que définies par l'arrêté du 24 juillet 1991 modifié relatif aux conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale :

- Traitements agricoles phytosanitaire, de protection sanitaire et les autres opérations d'épandage sur le sol ou de dispersion dans l'atmosphère ;
- Le largage de parachutistes ;
- Le largage de charges de toute nature ;
- Le remorquage de banderoles ;
- Les relevés photographiques, observations et surveillances aériennes nécessitant la mise en place de dispositifs spécifiques ;
- Toute autre activité nécessitant une dérogation aux règles de la circulation aérienne générale ; ainsi que la formation à ces activités.

### **Opérateur de travail aérien en aviation ultra-légère**

La qualité d'opérateur de travail aérien en aviation ultra-légère est reconnue aux pilotes d'ultra-légers motorisés régulièrement déclarés en catégorie NAF ainsi qu'auprès des organismes sociaux et fiscaux, exerçant contre rémunération, à titre principal ou complémentaire, une ou plusieurs activités définies par l'article R. 421-1.3° du code de l'aviation civile. Titulaires des titres, qualifications et autorisations requises.

### **Opérateur professionnel en aviation ultra-légère**

La qualité de professionnel en aviation ultra-légère est reconnue aux opérateurs régulièrement déclarés comme tel auprès des organismes sociaux et fiscaux exerçant toute forme d'activités rémunérées à l'aide d'aéronefs ultra-légers motorisés. CT. L. 324 - 10.

## **Cadre réglementaire**

L'ULM bénéficie, en matière de navigabilité, d'une réglementation spécifique basée sur un système déclaratif.

L'exercice des activités de travail aérien en ULM s'effectue conformément aux dispositions de l'arrêté du 31 juillet 1981 modifié relatif aux brevets, licences et qualifications des navigants non professionnels de l'aéronautique civile et de l'arrêté du 24 juillet 1991 modifié relatif aux conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale.

L'ULM n'est pas concerné par l'environnement réglementaire issu des JAR et se situe hors du champ de compétence de l'EASA.

Le travail aérien en ULM est reconnu par la justice (Conseil d'État CE n° 7917892472) (CE - CA. Sté Sle – Etc.).

## **Cadre technique**

Comme le précise en préambule l'instruction du 23 septembre 1998 relative aux ultra-légers motorisés, L'ULM est caractérisé par :

- Un principe simple de conception.
- Une robustesse générale démontrée.
- Une aptitude d'évolution moteur arrêté suffisante pour réaliser un atterrissage en campagne dans des conditions de sécurité satisfaisantes.
- Un pilotage facile qui ne demande pas de qualités exceptionnelles de la part du pilote.
- Un entretien simple.

Le paragraphe H-1 de la même instruction prévoit la possibilité d'adjonction de tout équipement spécial lié à une utilisation particulière, dès lors que les répercussions du montage de ces équipements ainsi que les procédures et limitations associées sont décrites dans le manuel d'utilisation.

## **Avantages spécifiques de l'ULM**

- Faible énergie cinétique restituée à l'impact (soit faible charge alaire et/ou aptitude au vol lent) ;
- Grande souplesse d'utilisation et faible coût d'exploitation ;
- Bonne qualité d'exécution des prestations reconnue par les donneurs d'ordres ;
- Possibilité d'installation de parachutes de secours et tendance à la généralisation de cet équipement ;
- Niveau de bruit inférieur à celui émis par les autres aéronefs motorisés ;
- Évolution technique non freinée par la certification.

## Réalités économiques

L'ULM constitue le parc le plus important du secteur économique de l'aviation légère.

Seule à se situer en dehors des activités particulières, la formation aéronautique est la première des activités de travail aérien et représente 70% de ce secteur d'activité. Il s'agit d'un métier référencé par la nomenclature des activités française (Code NAF 80.41.12 Ecole de pilotage JO 2001 – 415p) qui est en accord avec la NACE (nomenclature européenne).

Le lien existant entre la pratique du travail aérien et l'exercice d'activités particulières est établi dans la mesure où celles-ci correspondent dans la quasi-totalité des cas à la réalisation de prestations rémunérées.

L'annexe B du projet de nouvelle procédure de délivrance de dérogations de survol les définit d'ailleurs comme des activités de travail aérien et qualifie d'entreprises les exploitants qui les exercent. Cette même définition est reprise en tête du formulaire de bilan annuel «activités particulières», adressé aux opérateurs par les districts dans le cadre de la récente mise en place d'une procédure de contrôle des exploitants ayant déposé un manuel d'activités particulières.

La réalité et l'efficacité du travail aérien en ULM se mesurent également au niveau de la concurrence dont se plaignent certains opérateurs professionnels de l'aviation générale, alors que, comme certains d'entre eux le font d'ailleurs déjà, ils peuvent également utiliser des ULM dans leurs propres entreprises.

Démentis par les statistiques officielles, certains discours visant à diaboliser l'aviation ultra-légère en termes de sécurité relèvent d'une appréciation erronée de la réalité des pratiques et du véritable fléau que constitue le travail clandestin dans notre secteur d'activité.

La principale et véritable concurrence déloyale vient du fait des structures paracommerciales, couvrant généralement du travail dissimulé, ainsi que des travaux exécutés par des opérateurs non compétents, qui « grillent » le marché après leur passage.

## Sécurité et dérogations de survol

Toutes les études statistiques réalisées entre 1993 et 2002 concernant les accidents survenus en travail aérien attestent de la faible sinistralité des ULM dans ce domaine, comme le souligne le commentaire du BEA pour la période considérée: « *Les accidents d'avion et d'ULM restent peu nombreux en valeur absolue et leurs variations respectives ne sont donc pas significatives* ». Rappelons qu'il y a plus d'ULM que d'avions légers, de planeurs et d'hélicoptères réunis (statistiques 2000 DGAC).

Nous remarquons également que cette faible sinistralité demeure stable indépendamment des fluctuations qu'enregistre l'activité dans son ensemble, alors que le taux de croissance de l'ULM continue à être supérieurs à celui d'autres catégories d'aéronefs certifiés, dont le BEA souligne en revanche l'importante sinistralité comme les hélicoptères.

À la lumière de ces éléments concrets, nous restons perplexe quant la façon dont l'administration prend en compte les statistiques et les faits dans l'élaboration des futurs textes réglementaires.

Le projet de nouvelle procédure d'obtention des dérogations de survol prévoit d'interdire totalement le survol des agglomérations à l'ULM —**dont la sinistralité est la plus faible**— alors que d'autres aéronefs —**y compris ceux dont la sinistralité est plus élevée**— ne font l'objet d'aucune restriction !

L'idée selon laquelle l'absence de certification constituerait un facteur aggravant de sinistralité des aéronefs ultra légers n'est pas démontrée, mais elle est de plus très objectivement contredite par les statistiques officielles. Non du fait que le principe de la certification soit mauvais, mais parce que son efficacité n'est démontrée que dans le cadre d'une production industrialisée et fortement structurée, alors que la production des ULM est artisanale, peu structurée et extrêmement variée.

Enfin, rappelons que ce sujet à déjà été abordé et que la DNA avait admis que les ULM équipés de parachutes ne présentaient pas de danger particulier dans le cadre du survol des agglomérations, ce d'autant que les dérogations sont toujours délivrées sous réserve du respect des « cônes de sécurité », ce que les ULM et les hélicoptères peuvent satisfaire assez facilement, mais que les avions ont du mal à respecter.

Par ailleurs, la plupart des activités particulières sont exercées par un pilote seul à bord, lequel est également instructeur dans la grande majorité des cas. En outre, les contraintes économiques et l'obligation de résultat —sauf en matière de formation— auxquelles sont confrontés les opérateurs professionnels constituent des éléments moteurs du maintien et de l'amélioration du niveau de sécurité de ces pratiques.

À ce jour, aucun préjudice corporel ou mortel n'a jamais été infligé à un tiers à la surface par un ULM effectuant une mission de travail aérien.



# **Engagements des opérateurs professionnels de l'aviation ultra-légère**

## **Devoirs des opérateurs**

### **Article 1**

Un opérateur professionnel de l'aviation ultra-légère respecte les règles de sécurité, ainsi que l'ensemble des dispositions réglementaires fixant le cadre spécifique de l'exercice de son activité et notamment celles relatives à la navigabilité et aux conditions d'utilisation des aéronefs utilisés.

### **Article 2**

Un opérateur professionnel veille à sa santé physique. Il s'abstient d'absorber des boissons alcoolisées ou toute autre substance affectant sa vigilance. Il procède de façon consciente et attentive à l'évaluation son propre état d'aptitude préalablement à chaque vol.

### **Article 3**

Exerçant une activité en perpétuelle évolution, un professionnel tient à jour ses connaissances techniques et réglementaires. S'il a cessé de voler pendant un certain temps, il procède volontairement à un nouvel entraînement lui permettant d'assurer ses fonctions de commandant de bord dans des conditions optimales de sécurité.

## **Réalisation des vols**

### **Article 4**

Un opérateur professionnel exerce son activité dans le cadre des privilèges accordés aux brevets, licences, qualifications ou tout autre document requis dans le cadre des protocoles qui l'engagent.

### **Article 5**

Un commandant de bord et à fortiori un opérateur professionnel est seul responsable de l'exécution de ses vols. Il peut être amené à annuler ou à écourter un vol à n'importe quel moment dès qu'un motif valable l'y incite.

### **Article 6**

Tout vol donne lieu à une préparation adaptée (notamment vérification de la masse et du centrage) à son objet et à une exécution appliquée. Pour les vols présentant des dangers potentiels pour les tiers transportés ou pour les tiers extérieurs, le pilote veille tout particulièrement à ce que l'environnement et les moyens nécessaires pour la bonne exécution du vol soient réunis avant d'entreprendre ce dernier.

### **Article 7**

L'opérateur prend toutes les protections requises en responsabilité civile tant à l'égard des tiers transportés qu'à l'égard des tiers extérieurs. Il porte à la connaissance des personnes transportées l'ensemble des éléments leur permettant d'évaluer les risques inhérents au vol avec les aéronefs utilisés. Il remet au passager un titre de transport pour tout vol effectué contre rémunération.

### **Article 8**

Tout pilote de l'aviation ultra-légère est conscient que, lors d'un atterrissage hors aérodrome, il doit prendre les mesures nécessaires pour ne pas causer de tort ou dommage au bien d'autrui.

### **Article 9**

Après toute panne ou détérioration, même mineure, de son aéronef, un opérateur professionnel s'assure que les réparations nécessaires au maintien de l'état de navigabilité de l'aéronef ont été entreprises, et vérifiées par ses soins avant tout nouveau vol.

## **Participation à la vie de la collectivité aéronautique**

### **Article 10**

Les opérateurs professionnels s'efforcent de promouvoir une image positive et responsable des pratiques issues de l'aviation ultra-légère.

### **Article 11**

Tout professionnel qui remarque une anomalie ou rencontre une difficulté dans l'exécution d'un vol s'efforce de faire partager son expérience. Cette information est de première importance s'il s'agit d'un incident ayant affecté la sécurité des vols.

### **Article 12**

Un professionnel s'abstient de tout comportement imprudent ainsi que de toute action susceptible de nuire injustement et inutilement à la collectivité aéronautique qu'il représente.

# Engagements déontologiques des instructeurs de l'aviation ultra-légère

## Article 1

Les instructeurs sont les éléments moteurs du développement de l'aviation ultra-légère dont ils constituent l'encadrement. Pour tous les pilotes, ils incarnent la référence en matière de niveau de pratique et de comportement. À ce titre, ils ont la responsabilité de transmettre en toute occasion une image positive et sécuritaire de l'ULM.

## Article 2

Les instructeurs exercent leur activité avec probité et compétence. Ils ont conscience que leur rôle ne se limite pas à permettre à leurs élèves d'acquérir une simple compétence technique mais qu'à l'issue de leur formation, ces derniers doivent posséder un acquis **théorique, technique et culturel** de la discipline pratiquée.

## Article 3

Tout travailleur aérien pratiquant l'instruction de pilotes exécute sa tâche avec le souci constant de faire progresser celui qu'il instruit. Il reste en toutes circonstances objectif et indépendant. Il agit dans le cadre de la finalité commune que les opérateurs se sont fixés, notamment par la mise en œuvre des moyens adaptés à la formation dispensée.

## Article 4

Les instructeurs assument pleinement les contingences liées au caractère étendu et diversifié de leur mission pédagogique. L'aptitude à se remettre en question est une caractéristique essentielle de leur compétence, facilitant la recherche de la part imputable aux améliorations du protocole pédagogique développé et à l'individualisation des actes pédagogiques.

## Article 5

Dépourvues de toute équivoque, les informations relatives à l'objectif et au contenu des formations, aux moyens pédagogiques et techniques mis en œuvre ainsi que les modalités de contrôle des connaissances, les conditions dans lesquelles la formation est délivrée aux stagiaires ainsi que les tarifs et les modalités de règlement sont portés à la connaissance des élèves pilotes avant leur inscription définitive et tout règlement de frais. L'identité de la personne physique ou morale responsable de la formation est précisée sur tout document délivré aux élèves.

## Article 6

Le règlement intérieur applicable aux stagiaires, le programme de stage, la liste des formateurs pour chaque discipline avec mention de leurs titres ou qualités, les horaires, les procédures de validation des acquis de la formation, ainsi que dans le cas des contrats conclus en application de l'article L 920-13 et suivants. du Code du Travail, font l'objet de documents remis à l'élève.

## Article 7

Les instructeurs s'interdisent formellement de laisser des considérations économiques de quelque nature qu'elles soient interférer avec les protocoles pédagogiques mis en œuvre, remettre en cause le niveau d'exigence lié à l'objectif des formations, ou influencer l'intégrité et l'indépendance de leur jugement portant sur la mesure objective des compétences acquises par les élèves dont ils assurent la formation.

Cette page est intentionnellement laissée blanche.